EL MITO Ferrari

17

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

F355: vuelve la Berlinetta

126 CK: primera F1 turbo

Michael Schumacher: las "rojas" de nuevo en el poder

Dino 166/206 P: reina de la montaña

S/14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA, D.G.P.

10017
9 789504 900313

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 17

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en diciembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana s.a.

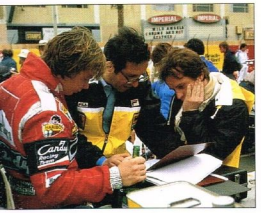
EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.



126 CK, la primera turbo

1981: conducida por Gilles Villeneuve logró dos triunfos y un tercer puesto, y con Didier Pironi tuvo buenos resultados.

El chasis no estaba a la altura del motor y fue su punto débil.

En la foto grande, la 126 CK manejada por Gilles Villeneuve. Arriba, reunión técnica entre Villeneuve (a la derecha), Mauro Forghieri (en el centro) y Didier Pironi.

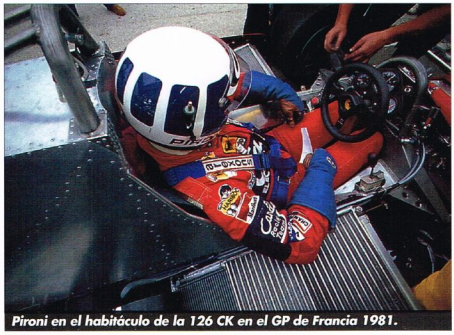
Nacida en 1980, la 126 CK fue la primera monoplaza Ferrari que siguió el camino iniciado por Renault, que en 1977 había vuelto a emplear un motor sobrealimentado en Fórmula 1, ausente del mundo de los grandes premios desde los tiempos de las Alfa Romeo 159 de comienzos de los 50. La idea de usar motores sobrealimentados de 1500 cm^3, en lugar de los aspirados de 3000 cm^3, en un primer momento provocó algunas sonrisas. Luego, una vez que se entendió el enorme potencial de los motores turbo, todos los constructores decidieron seguir el ejemplo de Renault.

EN 1980 SE ELIGIO EL TURBO

La Ferrari fue la primera adversaria que presentó una monoplaza con motor turbo en 1980, con vistas al inicio de la temporada 1981. La 126 CK fue, entonces, un hito en el camino de la Ferrari en la Fórmula 1. Si bien el chasis no estaba a la altura de la situación, la 126 CK ganó con Villeneuve dos grandes premios en 1981. El piloto canadiense se ubicó séptimo en la clasificación del Mundial de Pilotos y su compañero Pironi, decimotercero, mientras que Ferrari fue quinta en la tabla reservada a los constructores. El campeón del mundo fue Nelson Piquet con Brabham, que su-

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 6 cilindros en V a 120°, diámetro por carrera 81 x 48,8 mm, cilindrada 1496,43 cm³, compresión 6,7:1
Distribución:	4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas-Ferrari, dos turbocompresores KKK
Potencia:	580 CV a 11.000 rpm
Transmisión:	tracción trasera, cambio transversal de 5 marchas + MA, diferencial autobloqueante ZF
Neumáticos:	Michelin de 13 pulgadas
Suspensiones:	delanteras independientes con cuadriláteros deformables, traseras con cuadriláteros deformables con tirantes
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Cuerpo vehículo:	chasis autoportante de hojas de aluminio endurecido con elementos de aluminio y circonio
Paso:	2,718 m
Dimensiones externas:	4,468/2,11/1,025 m. Ejes delantero 1,700 m, trasero 1,685 m
Capacidad tanque:	210 litros
Peso:	610 kilos
Producción:	6 chasis realizados en 1980 y 1981 (números de 049 a 054)



Pironi en el habitáculo de la 126 CK en el GP de Francia 1981.

peró por un punto, en el último Gran Premio de Las Vegas, al Williams del argentino Carlos Reutemann.

LUEGO DEL MUNDIAL DE SCHECKTER SOLO DESILUSIONES

En 1980, Ferrari le había apostado a la 312 T5, la última monoplaza con el doce cilindros boxer aspirado del equipo italiano. Luego del título mundial conquistado por Scheckter el año anterior con la T4, Ferrari acumuló una desilusión detrás de otra. Sin embargo, los técnicos de la Casa de Maranello, con Mauro Forghieri a la cabeza, habían entendido que las posibilidades de desarrollo del motor turbo no tenían límites: podía brindar cualquier potencia deseada, simplemente aumentando la presión de sobrealimentación. El problema era garantizar una adecuada resistencia de todos los componentes del motor a los esfuerzos correspondientes. La 126 CK (al comienzo fue simplemente C) fue realizada en el verano de 1980 y fue probada inicialmente por Gilles Villeneuve.

También la utilizó en la primera jornada de pruebas del Gran Premio de Italia, que ese año se disputó excepcionalmente en Imola. La 126 era totalmente distinta de la 312 T5 que competía en el Campeonato Mundial. El motor era un seis cilindros en V a 120° De los primeros números de ese ángulo deriva la primera parte del nombre del auto (12), mientras que el 6 final indica, como siempre, el número de cilindros.

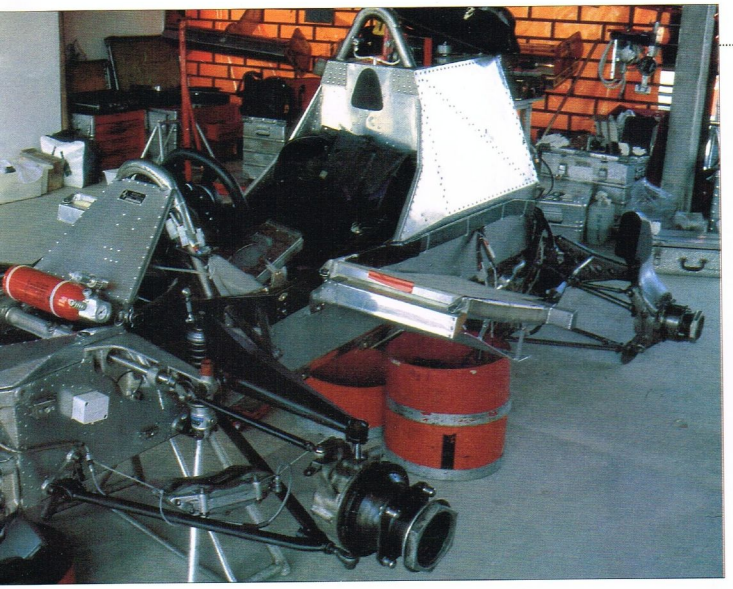
SEIS CILINDROS EN V DE 1496 CM³ PARA 560 CABALLOS

El motor tenía una cilindrada de 1496 cm³ y era sobrealimentado por dos turbocom-

Villeneuve en boxes, antes de entrar a una sesión de pruebas de clasificación.

LOS TRUCOS DE LAS MONOPLAZAS INGLESAS

Una vez aprobado el nuevo reglamento que imponía una altura mínima de 6 centímetros del piso, los Brabham proyectados por Gordon Murray utilizaron elevadores hidráulicos aplicados a los amortiguadores que, en la calle de los boxes, levantaban el auto, llevando el piso del vehículo a la altura reglamentaria. Se trató de una solución astuta, posibilitada por una incorrecta redacción del reglamento, que imponía los controles sólo en la calle de los boxes y no prohibía explícitamente ese tipo de dispositivo. Una vez entrados en la pista, los pilotos accionaban un comando que bajaba el auto, que recuperaba (con las minifaldas laterales en contacto con el asfalto) el "efecto suelo" que la regla quería minimizar. Williams pronto imitó a Brabham y después lo hicieron los demás constructores. Piquet ese año ganó el campeonato.



El motor sobrealimentado de la 126 CK.

presores KKK. La potencia máxima inicial fue de 560 CV, contra los 530 CV del doce cilindros de 3000 cm³ de la 312 T5. Una de las características del nuevo motor de 1500 cm³ era la ubicación de los colectores de descarga en el interior de las bancadas. La alimentación indirecta estaba garantizada por un sistema Lucas-Ferrari y el encendido electrónico, por una central realizada por Magneti Marelli.

El chasis, sin carrocería, de la Ferrari 126 CK.

San Marino 1981: Ferrari al frente en la primera vuelta.

SE PROBO TAMBIEN EL COMPREX PERO SE VOLVIO AL DOBLE TURBO

En cuanto a la sobrealimentación, Ferrari probó también con un compresor volumétrico, llamado Complex y fabricado por Brown Boveri. El motor equipado con el Complex ofrecía mejores tiempos de respuesta que la versión equipada con dos turbocompresores, pero esta solución permitía lograr potencias netamente superiores. En 1981, para diferenciar una de otra, las monoplazas con el doble turbo fueron llamadas 126 CK mientras que las que montaban el Complex fueron 126 CX. Muy pronto el desarrollo de la electrónica aplicada a los sistemas de encendido permitió disminuir los tiempos de respuesta del turbo a los pedidos del acelerador. Así fue como, después de usarse fugazmente a comienzos de 1981 en las pruebas del Gran Premio de Estados Unidos Oeste en Long Beach, la sobrealimentación con compresor volu-

LOS RESULTADOS DE LA 126 CK

1981

GP S. Marino, *3 de mayo*	*5° Pironi*
GP Bélgica, *17 de mayo*	*4° Villeneuve*
GP Mónaco, *31 de mayo*	*1° Villeneuve, 4° Pironi*
GP España, *21 de junio*	*1° Villeneuve*
GP Francia, *5 de julio*	*5° Pironi*
GP Italia, *13 de septiembre*	*5° Pironi*
GP Canadá, *27 de septiembre*	*3° Villeneuve*

EL INGRESO DE LA ELECTRONICA EN LA CASA FERRARI

La 126 CK fue algo totalmente diferente de las Ferrari de Fórmula 1 que la precedieron. Además del motor sobrealimentado, el chasis era totalmente distinto, en estructura y aerodinámica, de la 312 T5. Por otra parte, también se incorporó la electrónica en el control de alimentación y de encendido, por primera vez en un motor de competición de la Ferrari. La colaboración de Magneti Marelli fue fundamental y permitió, ya en 1981, optimizar el rendimiento del seis cilindros turbo de la 126 CK. Gracias al control electrónico, los diseñadores del motor pudieron regular mejor muchos parámetros de funcionamiento del motor. Así, bajó el consumo, aumentó la potencia y mejoró la respuesta del motor turbo que, rápidamente, demostró ser superior a los de tres litros aspirados.

Arriba, desde la izquierda, Villeneuve en la Argentina, Pironi a plena velocidad y la 126 CK de Gilles después de un accidente.

métrico desapareció. Entre tanto, la potencia máxima del seis cilindros turbocomprimido subió hasta los 580 CV a 11.000 rpm. Si el turbo pareció prometedor y fue el centro de interés de los técnicos de Ferrari, no se puede decir lo mismo del chasis de la 126 CK.

LA AERODINAMICA ERA EFICIENTE GRACIAS A UN MOTOR ANGOSTO

Dejado de lado el motor boxer, que con sus anchas bancadas ocupaba demasiado espacio delante de las ruedas traseras, con la 126 CK Ferrari presentó su primera monoplaza que trataba de aprovechar al máximo los beneficios del efecto suelo. Esto a pesar de que se respetaba el nuevo reglamento que establecía en seis centímetros la altura mínima del piso. Leyendo el reglamento entre líneas, los constructores ingleses esquivaron la norma con la adopción de elevadores hidráulicos aplicados a los amortiguadores, que permitían bajar los autos en la pista. Si bien después de un tiempo llegó a ser equipada con el mismo tipo de amortiguadores, la 126 CK no logró aprovechar el efecto suelo como los rivales ingleses, que habían sido diseñados con el propósito de eludir el reglamento. El nuevo chasis autoportante de aluminio con refuerzos internos, por su parte, fue insuficiente para las necesidades de la Fórmula 1 de la época, sobre todo en términos de rigidez de torsión. La 126 CK resultó, además, más pesada que sus adversarias, desperdiciando de esa manera las ventajas derivadas del motor turbo y de los neumáticos radiales Michelin.

LA 126 CK ERA POTENTE PERO MUY DIFICIL DE MANEJAR

Potente pero difícil de manejar, de todas maneras el auto obtuvo algunos resultados, gracias al coraje y a la determinación de Gilles Villeneuve que, con su estilo agresivo y su gran capacidad para improvisar, sufrió menos que Pironi los defectos de la 126 CK. En Montecarlo, en el Gran Premio de Mónaco, el piloto canadiense logró inesperadamente llevarse otra

VILLENEUVE Y PIRONI: UN EQUIPO EXCEPCIONAL

Luego del retiro de Jody Scheckter, Ferrari anunció la contratación del francés Didier Pironi, ganador del GP de Bélgica 1980 con Ligier. Con Gilles Villeneuve, Pironi formó una pareja formidable de pilotos que se complementaban bien: agresivo, valiente e improvisador el canadiense, reflexivo, medido y calculador el francés. Los dos se hicieron muy amigos y compartieron muchas aventuras también fuera de las pistas. Lamentablemente, la armonía entre ambos terminó a comienzos de 1982, cuando Villeneuve y Pironi protagonizaron una pelea que quedó en la historia, al final del Gran Premio de San Marino. Villeneuve acusó abiertamente a Pironi de no haber respetado las órdenes del equipo y de haberle "robado", a traición, la victoria. No hubo tiempo para una reconciliación: dos semanas después, en Zolder, Villeneuve encontró la muerte en el curso de las pruebas de clasificación del Gran Premio de Bélgica.

En la foto grande a la izquierda, Didier Pironi con la 126 CK en Long Beach, 1981, y Gilles Villeneuve, abajo, castigando a su monoplaza Ferrari sobre los pianitos.

Didier Pironi al volante de su Ferrari 126 CK en 1981.

vez el triunfo precisamente en el trazado considerado menos favorable para los motores turbo. Villeneuve aprovechó también un problema en la caja que frenó al Williams de Jones en el final de la carrera, pero su éxito tuvo gran resonancia, por ser el primero de una Ferrari turbo. Gilles Villeneuve mejoró en el siguiente Gran Premio de España, en Jarama: tomó el comando en la vuelta catorce y luego controló por los restantes 66 giros a Lafitte, Watson, Reutemann y De Angelis. Este último llegó quinto a apenas 1 segundo y 24 décimas del piloto Ferrari, que era mucho más rápido en las rectas pero sufría las curvas del circuito español.

EL CORAJE DE GILLES SUPLIA LAS CARENCIAS TECNICAS

Villeneuve, protagonista también de algunos accidentes en el curso de la temporada, en el intento de mantener el ritmo de los adversarios llegó en tercera posición en el Gran Premio de Canadá, que se corrió bajo la lluvia. Su carrera fue memorable, porque recorrió algunas vueltas con el alerón delantero dificultándole la vista, tras un contacto con otra monoplaza, y salvó un resultado que parecía imposible de defender. Con respecto a Pironi, el francés no logró más que un cuarto y tres quintos lugares, pagando el precio del debut en Ferrari y el de un auto difícil y nervioso.

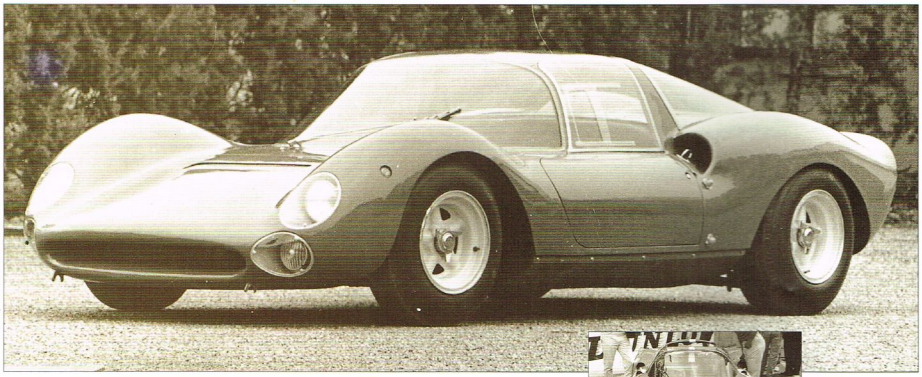
VENTAJAS PARA LA PRODUCCION GRACIAS A LA EXPERIENCIA EN F1

Las experiencias realizadas con la 126 CK fueron valiosas para el sector de los motores. Con respecto al chasis, Ferrari contrató, durante el mismo 1981, a Harvey Postlethwaite, técnico de gran valor con antecedentes en March, Hesketh, Wolf y Fittipaldi. La llegada del ingeniero inglés fue fundamental para la realización de la siguiente 126 C2, sin dudas la mejor Ferrari de Fórmula 1 de los años 80.

LAS SPORT PROTOTIPO

Dino 166/206 P, una "roja" sin el Cavallino

1965: llega la primera Ferrari que no tiene el símbolo distintivo de la Casa, sino el nombre del hijo de Enzo Ferrari. Nacida con un motor de seis cilindros de 1600 cm³, muy pronto fue equipada con un dos litros, con el que Scarfiotti ganó el campeonato europeo de montaña.



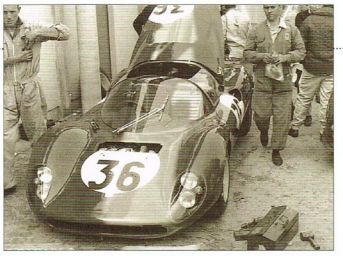
Formas sinuosas para la biplaza del Cavallino. En la foto pequeña, una Dino 206 S (en 1966, en Le Mans), evolución técnica y estilística de la 166/206 P.

La 166 P fue el primer auto de Maranello sin el Cavallino Rampante sobre el capot. En su lugar, en un rectángulo de fondo amarillo, estaba la palabra negra Dino en cursiva, para recordar la contribución de Alfredo "Dino" Ferrari al desarrollo del motor de seis cilindros en V a 65° montado sobre el vehículo. El logotipo fue utilizado para las "pequeñas" de Maranello hasta 1980.

Las razones oficiales del nacimiento del pequeño prototipo fueron la necesidad de aumentar las fuerzas empleadas en el Campeonato de Marcas. Pero la verdadera causa era otra: el auto era la tarjeta de presentación del motor, destinado a la Fiat, que el año siguiente lo adoptó y comercializó sobre sus propias GT homónimas. Gracias a los previsibles elevados volúmenes de producción, el mismo motor hubiera podido obtener la homologación para ser empleado en las monoplazas de F2.

LA MECANICA DERIVABA DE LA 156 DE FORMULA 1

Mecánicamente, la Dino 166 P deriva directamente de la 156 F1 de 1961. Equipada con un motor de seis cilindros en V, biárbol a la cabeza por bancada, dos válvulas por cilindro, tenía una potencia máxima de 175 CV a 9000 vueltas por minuto. De su contemporánea 330 P2 la pequeña Dino tomó el esquema de las suspensiones independientes, con triángulos superpuestos en el tren delantero y con brazo triangular con punzón y barras de



Mil Kilómetros de Monza 1966: la Dino 166 P en los boxes.

torsión en el tren trasero. La Dino 166 P debutó el 25 de abril de 1965, en ocasión de los Mil Kilómetros de Monza. La presentación no fue muy feliz, porque el auto conducido por Giancarlo Baghetti se retiró en la primera vuelta por rotura del motor.

LA LLEVARON A LA VICTORIA BAGHETTI Y VACCARELLA

Pero la revancha llegó sin demoras: apenas tres semanas después, el mismo Baghetti fue primero en la llegada del Gran Premio de Roma. En los Mil Kilómetros de Nürburgring, la pareja Baghetti-Vaccarella se ubicó en la cuarta posición absoluta: un resultado tan sorpresivo que, de inmediato, suscitó las sospechas de los comisarios de carrera. Estos, antes de convalidar el resultado, invitaron a Eugenio Dragoni (entonces director deportivo de la Escudería Ferrari) a desarmar el motor para controlar su cilindrada. Pero fue un éxito aislado: en las 24 Horas de Le Mans, el auto confiado a Casoni y Baghetti se retiró después de menos de una hora de carrera.

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 206 P)

Motor: trasero, 6 cilindros en V, diámetro por carrera 77 x 57 mm (86 x 57 mm), cilindrada 1592 cm³ (1986 cm³), compresión 9,8:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores Weber 38 mm (40 mm)
Encendido:	dos bujías por cilindro
Potencia:	175 CV a 9000 rpm (205 CV a 8800 rpm)
Lubricación:	carter seco y tanque externo
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños; carrocería cerrada ("barchetta") de aluminio
Tracción:	trasera, cambios de cinco marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Ejes:	delantero 1348 mm, trasero 1355 mm
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados Dunlop en las cuatro ruedas
Neumáticos:	del. 550 x 13, tras. 650 x 13 (700 x 13)
Dimensiones:	paso 2,28 metros, peso 586 kilos (botecito 532 kilos)
Unidades producidas:	1 (la 206 compartió el mismo chasis)
Número de chasis:	0834

LA 206 P TENIA UNA CILINDRADA DE DOS LITROS

Se decidió entonces aumentar la cilindrada a dos litros, incrementando el diámetro de los pistones. Con esta modificación, y con una liviana carrocería abierta, el auto (que así ofrecía más de 200 caballos) fue inscrito en el Campeonato Europeo de Montaña, en las expertas manos de Ludovico Scarfiotti. Y, finalmente, la pequeña Dino comenzó a ganar, una trepada tras otra: en la Trento-Bondone, en la Cesana-Sestriere y en los trazados de todo el continente europeo. Al final, a pesar de no haber disputado las dos primeras pruebas, Ludovico Scarfiotti conquistó el Campeonato Europeo de Montaña 1965. Así, la pequeña y poderosa Dino abrió una nueva, importante era en la historia de Ferrari.

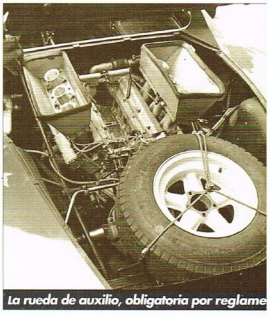
LOS RESULTADOS DE LA DINO 166 P

Carrera	Pilotos	Resultado
1000 Km Monza	*Baghetti*	*retirado*
GP Roma, Vallelunga	*Baghetti (clase 2 litros)*	*1°*
1000 Km Nürburgring	*Baghetti-Vaccarella*	*4°*
24 Horas de Le Mans	*Baghetti-Casoni*	*retirados*

LOS RESULTADOS DE LA DINO 206 P

(en el Campeonato Europeo de Montaña de 1965)

Carrera	Piloto	Resultado
Trento-Bondone	*Scarfiotti*	*1°*
Cesana-Sestriere	*Scarfiotti*	*1°*
Freiburg-Schauinsland	*Scarfiotti*	*1°*
Ollon-Villars	*Scarfiotti*	*1°*
Gaisberg	*Scarfiotti*	*1°*



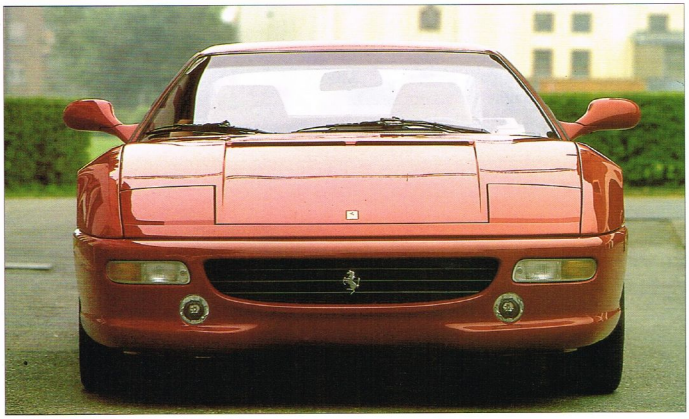
La rueda de auxilio, obligatoria por reglame

UN CHASIS IDEAL PARA LAS TREPADAS

Un chasis con siete vidas: el número 0834, utilizado por Ferrari para la Dino 166/206 P, no terminó su carrera sin gloria como otros, vendidos por peso como chatarra. Luego de conquistar el título de montaña, fue utilizado para probar las modificaciones que, al año siguiente, iban a originar la 206 S. Al término de las pruebas fue confiado a Pininfarina, que pedía una mecánica de competición para su nueva "dream-car". En el salón de París, que abrió sus puertas en octubre de 1965, los visitantes se quedaron sin aliento frente a la asombrosa belleza de la Dino Berlinetta Speciale, una de las más lindas creaciones de Pininfarina, de la cual posteriormente derivaron las Dino 206 y 246 de serie. Pero pocos saben que, por debajo del caparazón de aluminio, estaba el histórico chasis 0834, que había dado origen al logotipo de las Dino.

F355, vuelve la berlinetta

1994: en mayo nace una deportiva del Cavallino que rompe todos los récords de potencia, aerodinámica y maniobrabilidad. Representa, junto a la 456 GT, el nuevo curso de la Casa de Maranello. También puede obtenerse en versión descubierta.



La trompa de la F355 no podría ser más agresiva.

Si alguien cree que la F355 es simplemente el modelo que sustituyó la 348, es que nunca probó las dos deportivas del Cavallino. La F355 parece "de otro planeta" en comparación con la 348. Fue presentada en mayo de 1994 en la versión berlinetta y posteriormente también realizada en una atrapante versión GTS con techo rígido removible tipo "targa", además de una tercera con carrocería spider.

CON LA F355, REGRESA UNA EPOCA DESAPARECIDA

Representa el nuevo curso de la Ferrari, junto a la 456 GT, la gran 2+2 de los 90. No es casualidad que hayan sido lanzadas en un año fantástico para la Ferrari: en 1994 aparecieron la F355, la 456 GT y la versión renovada de la Testarossa, la F512 M. Pero, además, con la F355 la Casa de Maranello vuelve atrás en el tiempo, hacia los años en los que sus Gran Turismo de dos asientos marcaban la diferencia entre un auto para movilizarse y un auto para divertirse manejando. Con la F355, la Ferrari vuelve a jugar en su campo preferido: el de la berlinetta, auto de dos puertas, dos lugares y sobre todo, muy, muy deportivo. El término berlinetta nació para identificar sólo a los autos del Cavallino.

Para empezar, la F355 es la Ferrari de serie con la mayor potencia específica jamás producida: 109 caballos por litro de cilindrada. Pero sus récords no se detienen ahí: es también la primera Ferrari de ruta con cambios de seis velocidades, la primera con una aerodinámica profundamente estudiada también en el piso del chasis, la primera que tiene cinco válvulas por cilindro. Además, naturalmente, es un auto muy hermoso: línea afilada, pero sin aristas cortantes, y lados decididamente fuera de lo común por el original diseño de las tomas de aire. Una línea firmada por Pininfarina.

Pero el punto fuerte de la F355 no está en el motor, en la mecánica o en la línea: está en su maniobrabilidad. Es allí donde la berlinetta de Maranello demuestra sus mejores cualidades.

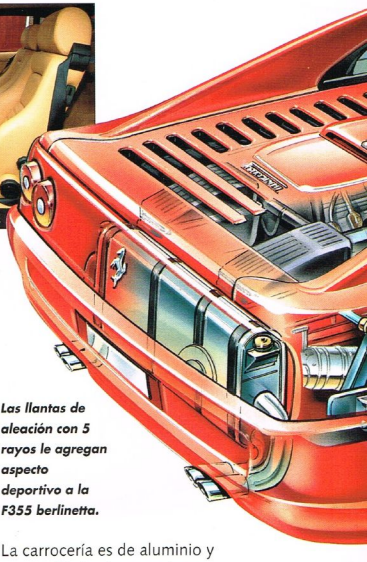
CON LA MISMA FACILIDAD VIAJA A 50 Y A 250 KM/H

La F355 es un vehículo tan "picante" como cómodo de manejar, tan rápido como sencillo. "Con la misma facilidad puede viajar en el tránsito en quinta a 2000 vueltas por minuto y luego ir en pista y desahogar toda su potencia entre los pianitos", recordaban los pilotos de prueba que la pusieron a punto. La berlinetta del Cavallino de los 90 es la primera página de un nuevo capítulo en la historia de Ferrari, que nunca había fabricado un auto tan con-

Como en un auto de competición, en los flancos se abren muchas tomas de aire.

Las puertas también están tapizadas en cuero.

Interiores tapizados con cuero Connolly.



Las llantas de aleación con 5 rayos le agregan aspecto deportivo a la F355 berlinetta.

fortable y dócil al mismo tiempo. El motor es un ocho cilindros en V a 90° de 3,5 litros de cilindrada. La potencia máxima es de 380 CV a 8250 vueltas por minuto.

VELOCIDAD MAXIMA DE 295 KM/H, ACELERACION 0-100 EN 4,7"

Eso significa una velocidad máxima de 295 kilómetros por hora pero también una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en 4,7 segundos y un pique en los 400 metros de 12,9 segundos. Performance sensacional que es acompañada por una maniobrabilidad nueva para Ferrari, seguramente no incluida en su tradición. La ficha técnica parece la de un auto de competición: las tapas tienen cinco válvulas y cuatro árboles de levas a la cabeza; la lubricación, con carter seco, y las bielas son de titanio.

La carrocería es de aluminio y acero. El chasis es autoportante, con una jaula de caños de acero que tiene la tarea de soportar el grupo motor-suspensiones traseras.

SE PUEDE ELIMINAR LA DIRECCION ASISTIDA DE SERIE

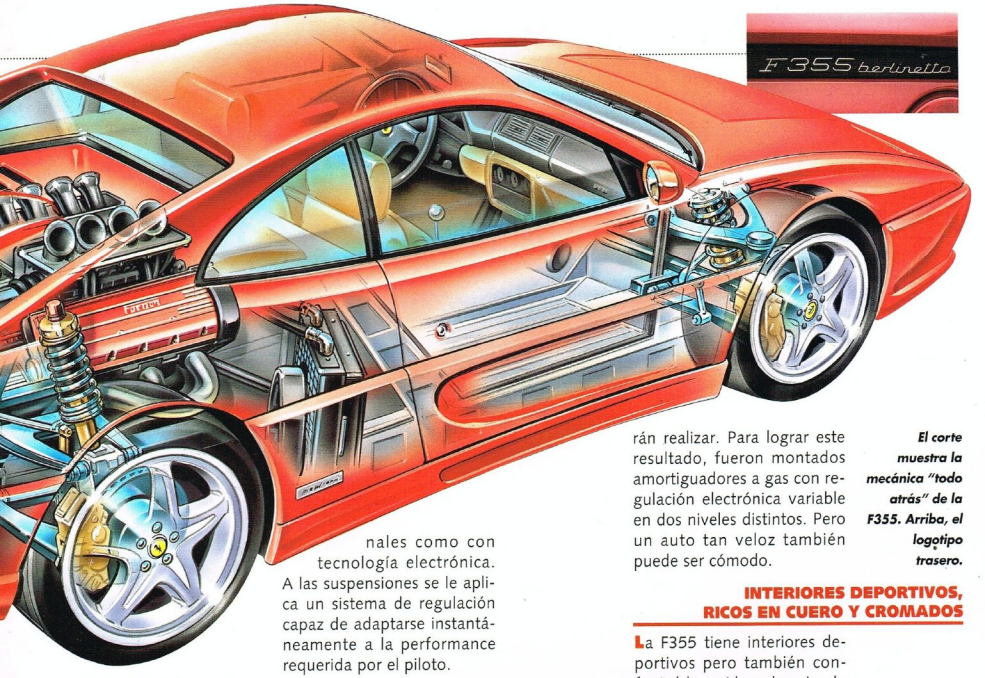
Tecnología sofisticada, entonces, para la berlinetta de Maranello, también en los detalles. La dirección, por ejemplo, sale de serie con

FICHA TECNICA

Motor:	8 cilindros en V a 90°, trasero-central longitudinal, diámetro por carrera 85 x 77 mm, cilindrada 3469 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica Bosch Motronic
Potencia:	380 CV a 8250 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería dos puertas, dos lugares, de acero y aluminio: chasis autoportante de acero y pequeño chasis jaula trasero de caños de acero
Tracción:	trasera, cambios de 6 velocidades + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, amortiguadores a gas de regulación variable
Frenos:	disco autoventilados con ABS que puede excluirse
Dirección:	piñón y cremallera servoasistida
Ejes:	del. 1,51 m, tras. 1,61 m
Dimensiones:	4,25/1,90/1,17 m
Paso:	2,45 m
Peso:	1350 kilos
Tanque:	88 litros
Velocidad:	295 Km/h

AERODINAMICA DE FORMULA 1

Cuando la Ferrari presentó su nueva F355, al comienzo de 1994, en toda la prensa especializada hizo sensación el diseño del fondo del chasis, incluido en las informaciones técnicas. En ese diseño podía verse cómo, por primera vez, la Ferrari había cuidado la aerodinámica de la parte inferior del vehículo y no sólo en la carrocería. Así, era posible utilizar los flujos de aire y aprovecharlos de manera óptima. Una atención que no se suele tener con los autos de ruta, sino que es patrimonio de los autos de carrera. La experiencia en Fórmula 1, desde el tiempo de las "polleritas" de comienzos de los 80, hasta el actual fondo plano, sirvió para crear una Ferrari linda y eficaz.



El corte muestra la mecánica "todo atrás" de la F355. Arriba, el logotipo trasero.

asistencia hidráulica, pero a pedido se la puede conseguir sin ésta, para gozar así del placer de una dirección apenas más dura, que por años caracterizó los autos que lucen el Cavallino Rampante sobre el capot. La adherencia tan elevada es un mérito del gran trabajo de desarrollo, tanto con métodos tradicionales como con tecnología electrónica. A las suspensiones se le aplica un sistema de regulación capaz de adaptarse instantáneamente a la performance requerida por el piloto.

SUSPENSIONES ELECTRONICAS PARA ASEGURAR EL CONFORT

Eso significa que, a velocidad moderada, las suspensiones no serán muy rígidas sino que favorecerán el confort, mientras que, a mayor velocidad, se endurecerán automáticamente para resistir el trabajo más fuerte que deberán realizar. Para lograr este resultado, fueron montados amortiguadores a gas con regulación electrónica variable en dos niveles distintos. Pero un auto tan veloz también puede ser cómodo.

INTERIORES DEPORTIVOS, RICOS EN CUERO Y CROMADOS

La F355 tiene interiores deportivos pero también confortables. Abundancia de cuero Connolly, cromados como en las Ferrari del pasado, y para quien lo desee, también se puede pedir y obtener una pareja de asientos especiales, al mejor estilo "competición". Porque, hay que decirlo en honor a la verdad, se trata de una verdadera Ferrari.

LOS OCHO CILINDROS DE MARANELLO

El corazón de la F355 es un ocho cilindros en V a 90°. ¿Un motor atípico para la Ferrari? Para nada. El primer V8 apareció de modo experimental ya en 1957 sobre la tipo 298 S. Pero apenas fue un ensayo, y hubo que esperar hasta 1963 para el gran lanzamiento de este tipo de motor: sobre la 158 F1 que, un año después, logró el campeonato mundial con John Surtees. Con el nacimiento de la familia 208/308, en 1974, el motor V8 se hizo común en Maranello, equipando toda la serie, incluida la 288 GTO y la reina de las berlinettas de los años 80, la F40.

LOS PILOTOS

Con Michael Schumacher la Ferrari vuelve a la grandeza

Campeón del mundo en 1994 y 1995, llegó a Módena en 1996: ganó tres GP y se ubicó tercero en el Campeonato. En 1997 perdió el Mundial por un suspiro en la última carrera, pero volvió a llevar a la Ferrari al podio de las escuderías ganadoras.

Michael Schumacher en las primeras pruebas con la F310 B. En 1997 consiguió cinco victorias con Ferrari en el Campeonato de Fórmula 1.

Veloz y ganador. Alcanzaría con estas dos palabras para describir a Michael Schumacher, el más grande talento de la Fórmula 1 en la era "post Senna".

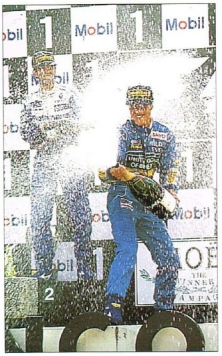
UN PILOTO VELOZ Y GANADOR

Porque "Schumi", como es llamado por la prensa y por los hinchas, es sumamente veloz y, sobre todo, ganador, una cualidad con la que hay que nacer y que no se puede adquirir con el tiempo. Y que se resume en talento, suerte y carisma. La escudería de Maranello no podía haber elegido mejor: Michael Schumacher llegó en 1996 como bicampeón del mundo, con un contrato firmado hasta 1999, que en 1998 fue renovado hasta el 2001. Michael Schumacher nació en la ciudad de Hürt-Hermülheim (Alemania), el 3 de enero de 1969. Antes de mudarse a Montecarlo, vivió con su familia en Kerpen, cerca de Colonia, donde su padre ejerce la administración de una pista de karting y su madre es propietaria de un quiosco de venta de panchos y papas fritas.

Schumacher llegó muy joven a la Fórmula 1: a la izquierda, una foto tomada en la época en que corría para Benetton.

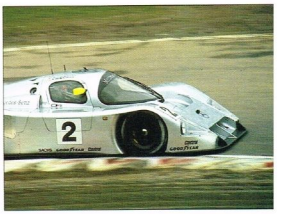
CON EL KART A LOS CUATRO AÑOS

Creció entre motores y manejó su primer kart a los 4 años de edad, justo como Senna cuando niño. Alguien



LA CARRERA DE MICHAEL SCHUMACHER

Michael Schumacher (nacido en Hürt-Hermülheim, Alemania, el 3 de enero de 1969) se coronó en 1984 campeón alemán junior con los kart, título que volvió a conquistar en 1985. En 1987 fue campeón europeo. Pasó a los automóviles en 1988: campeón alemán de Fórmula König y segundo en el Campeonato Europeo de Fórmula Ford, fue sexto en el Campeonato Alemán de Fórmula Ford. En 1990 fue quinto en el Campeonato Mundial Sport con Sauber-Mercedes y campeón alemán de F3. En 1991 debutó en F1 con Jordan-Ford, en el GP de Bélgica, y pasó a Benetton-Ford en el GP de Italia. En 1992 fue tercero en el mundial con Benetton, conquistando una victoria (GP de Bélgica); en 1993 fue cuarto y ganó el GP de Portugal. El año siguiente se coronó campeón del mundo con Benetton y ganó 8 pruebas. En 1995 fue otra vez campeón del mundo con Benetton y obtuvo nueve victorias. En 1996 pasó a la Ferrari y se clasificó tercero en el mundial con 3 triunfos (GP de España, Bélgica e Italia). En 1997 logró el primer lugar en cinco grandes premios (Mónaco, Canadá, Francia, Bélgica y Japón) y tres plazas de honor (GP de Australia, San Marino y Alemania).



lo definió como un piloto programado con la computadora y cuidadosamente criado para llegar a ser campeón del mundo de Fórmula 1. Seguramente, el hecho de haber nacido en una familia con la pasión por las carreras (también su hermano Ralf corre en Fórmula 1, categoría en la que debutó en 1997) tuvo un peso determinante en el destino de Michael Schumacher. La prematura muerte de Senna le permitió centrar una serie impresionante de objetivos con mayor facilidad y coronarse por dos veces campeón del mundo, tras apenas tres años desde el debut en la máxima categoría. Posee una clase excepcional y logra suplir, cuando es necesario y posible, las carencias del auto. El mismo Senna ya había reconocido sus gran capacidad, y había comprendido que su único rival peligroso era justamente ese piloto alemán con el rostro alargado, que lo había desafiado más de una vez, cara a cara, en apasionantes duelos. En 1996, Schumacher le devolvió la garra a una Ferrari que vivía un momento especial en su historia competitiva, y la volvió a llevar al podio conquistando tres victorias. La casa del Cavallino Rampante no había ganado en la Fórmula 1 en quince carreras, desde el GP de Canadá 1995, en el que triunfó Jean Alesi.

Arriba, con la F310 B. A la derecha, con un Mercedes Sport que lo promocionó como piloto de valor internacional.

Arriba, el primer podio de Schumi, en 1993, junto a Hill y Senna. En la foto superior, en el podio con el buzo Benetton.

DEBUTO EN F1 EN 1991, Y DESDE 1996 ESTA EN LA FERRARI

Michael Schumacher llevó otra vez a Ferrari a la victoria en el Gran Premio de España de 1996, el 2 de junio, obteniendo el primer triunfo al vo-

LOS PILOTOS

lante de un auto de Maranello. Pero el "capolavoro" de Schumacher fue en 1997. Revirtiendo todos los pronósticos, el alemán llegó a liderar la clasificación por un punto antes de la última carrera del año, el Gran Premio de Europa en Jerez de la Frontera. Ahí salió de pista por un accidente "sospechoso", provocado por él mismo, que terminó favoreciendo a su adversario de Williams, Jaques Villeneuve, quien se coronó campeón del mundo. Además, el as alemán fue castigado con el quite de

Schumi con Benetton F1.

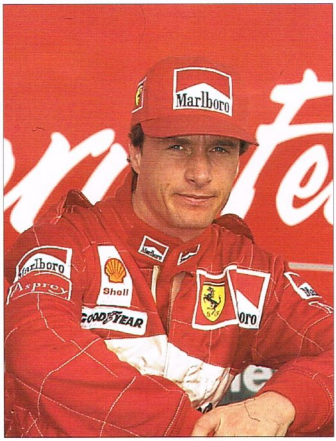
todos los puntos logrados en la temporada.

El año de Schumacher fue caracterizado por un continuo crescendo de competitividad de la F310 B, que al comienzo no había impresionado ni al piloto ni a los técnicos. Al final de la temporada, en cambio, se pudieron contar cinco victorias (grandes premios de Mónaco, Canadá, Francia, Bélgica y Japón) y tres segundos lugares (Australia, San Marino y Alemania).

Se trata de una performance en el Mundial muy valiosa que volvió a llevar a la Casa de Maranello a la cumbre. Un resultado que, sin Michael Schumacher, el campeón llegado del frío, no se hubiese podido siquiera imaginar.

Eddie Irvine, un alegre irlandés todo pimienta

Llegó a la Ferrari como segundo de Michael Schumacher en 1996. En dos años consiguió un tercer lugar en Australia y un segundo en la Argentina, contribuyendo poco para que la escudería italiana sume en la clasificación de Constructores.

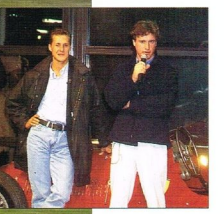


Eddie Irvine con los colores Ferrari. Su carácter alegre y fogoso conquistó al mundo de la F1.

De Eddie Irvine, segundo volante del equipo Ferrari en 1996 y 1997, se podría decir que todavía está en busca de sí mismo. El irlandés es uno de los talentos de la Fórmula 1 de los años 90, y demostró dotes de confiabilidad, constancia y simpatía, pero todavía no de velocidad. Aún espera conquistar su primera victoria en el Mundial de Fórmula 1. Eddie Irvine ingresó en Ferrari dos años después de un debut que fue clamoroso. No muchos lo hubieran dicho, pero el muchacho que se peleó con Ayrton Senna el día de su primer gran premio fue elegido para cubrir el difícil papel de compañero de Michael Schumacher en el equipo del Cavallino. Además de su velocidad en pista, que evidenció en los dos años en Jordan, Irvine convenció directamente al presidente Luca de Montezemolo por su carácter despreocupado y espontáneo y por su pasión por el Cavallino, visto que ya era propietario de una 288 GTO.

DEBUTO EN IRLANDA, Y LUEGO CORRIO EN JAPON

Nacido en Conlig, Irlanda del Norte, el 10 de noviembre de 1965, Eddie Irvine es conocido por su pasión por las chicas hermosas y por la cerveza, pero ¿qué clase de irlandés sería si no amara ambas cosas? Hijo de un comerciante de automóviles usados que lleva su mismo nombre, Edmund, Irvine comenzó a competir en la Fórmula Ford en Irlanda en 1984. Desde 1985 fue uno de los protagonistas de la Fórmula Ford in-



Arriba, Irvine junto a Michael Schumacher durante la presentación de la F1 1996.

glesa, ganando en 1987 en Brands Hatch el "Festival" de la categoría (una especie de campeonato internacional en una prueba única). En 1988 corrió en Fórmula 3, para pasar a la Fórmula 3000 en 1989. Desde 1991, compitió profesionalmente en la Fórmula 3000 japonesa.

Gracias a los sponsors japoneses, Irvine pudo debutar en Fórmula 1 en el GP disputado en Suzuka al final de 1993, y fue piloto oficial de Jordan en los dos años siguientes, cuando obtuvo por primera vez un resultado de relieve en el GP de Canadá de 1995, cuando terminó octavo. No era un desconocido: Eddie Jordan, irlandés del Eire, lo conocía bien, porque lo había tenido en 1990 en su equipo de Fórmula 3000.

DE JORDAN PASO DIRECTAMENTE A FERRARI

A la Ferrari le hacía falta un piloto decidido, poco dispuesto a resignarse a la derrota y, sobre todo, que soportase la terrible presión que público y medios de comunicación ejercen sobre el equipo. Descartada la hipótesis de contratar a un italiano, fue elegido el irlandés: en 1996, al lado de Schumacher, apareció el simpático Eddie, que se clasificó en la décima posición en el mundial de esa temporada (su mejor resultado, el tercer puesto en el Gran Premio de Australia) y octavo en el Campeonato 1997 (su mejor resultado, segundo en el Gran Premio de Argentina). Poco, incluso para quienes más lo aprecian. Sin embargo, no hay dudas sobre su carácter todo pimienta de irlandés de raza: luego de pelearse con Ayrton Senna, a fines de 1997 se enfrentó con Jaques Villeneuve, que luchaba por el título. Quizás no entendió que cuando el equipo le pedía que le diera una mano a su compañero de escudería, Michael Schumacher, la idea era que lo hiciera en la pista...

Eddie Irvine con la F310 B en el Gran Premio de Brasil de 1997.

LA CARRERA DE EDDIE IRVINE

Eddie Irvine (Conlig, Irlanda del Norte, 10 de noviembre de 1965) debutó en 1984 en Irlanda con la Fórmula Ford, categoría en la que corrió hasta 1987, cuando ganó en Inglaterra el prestigioso "Festival" de Brands Hatch. En 1988, fue quinto en el Campeonato inglés de Fórmula 3 y en 1989, noveno en el Campeonato Intercontinental de Fórmula 3000, categoría en la que el año siguiente se clasificó quinto. En 1991 y en 1992 corrió en el Campeonato Japonés de Fórmula 3000. El año siguiente debutó en Fórmula 1 con Jordan-Hart en el GP de Japón y en 1994 se clasificó decimosexto en el Mundial, otra vez con Jordan. En 1995, fue 12º con Jordan-Peugeot y en 1996, décimo con Ferrari. En 1997 terminó octavo en el campeonato, ayudando muy poco a la Ferrari en el Mundial de Constructores.

Eddie Irvine con Jordan en Brasil, 1995.

Las maquetas de G. Gasparini

Imágenes de hombres y máquinas de Fórmula 1, en carrera y en los boxes.

Sus obras son tan realistas que parecen fotos. Precios a partir de los 400 dólares.

Se podría pensar que son fotos capturadas por un objetivo muy sensible: éste es el secreto de las maquetas, llamadas también "dioramas", de Giuliano Gasparini. El artista de Módena sabe darle aspecto tridimensional a sus trabajos, y recrea eventos que hicieron la historia del automovilismo deportivo por medio de "ángulos de observación" que las tomas televisivas, a pesar de su gran desarrollo tecnológico, no supieron ofrecer.

Nacido en Módena unos cuarenta años atrás y residente en Maranello, Gasparini no podía ser inmune a la "fiebre" por la Ferrari que la Romaña, tierra apasionada por los motores,

Mecánicos en un recambio de neumáticos.

inevitablemente le contagia a quienes nacieron interesados en los automóviles.

UNA PASION QUE NACIO CON LAS MAQUETAS FERROVIARIAS

De su antigua pasión por las maquetas ferroviarias, que Gasparini abandonó por encontrarlas banales y repetitivas, llegaron las primeras escenas automovilísticas. Una tabla de madera maciza de 25 centímetros por 35, la documentación fotográfica y televisiva necesaria, y el maestro puede comenzar a trabajar.

LA PRIMERA OBRA FUE EL ACCIDENTE PROST-SENNA

El primer tema de Giuliano Gasparini fue el accidente entre el McLaren de Senna y la Ferrari de Prost en Suzuka, en 1990, que suscitó muchas polémicas con respecto a la supuesta intencionalidad del contacto, provocado por el brasileño, según opinión de la mayoría. Luego, siguieron muchos

Gilles Villeneuve luego de un accidente.

Un desafío entre Scheckter y Villeneuve.

La Ferrari de Berger se reabastece en los boxes.

LOS PRECIOS

Giuliano Gasparini vive nada menos que en Maranello, en la calle Resistenza 12, y su número de teléfono es 0039-0536-940693. El precio de una de sus obras puede variar de los 400 a los 1200 dólares, según la complejidad de la escena. Los recambios de cubiertas están entre los más caros, porque además del auto y de la ambientación de los boxes, hay que ubicar a 16 mecánicos trabajando. Para cada escena Giuliano Gasparini emplea de 20 a 40 horas de trabajo, además del tiempo necesario para el estudio de la documentación y para el diseño de la maqueta previa a su realización.

otros dioramas, verdaderas obras de arte en miniatura, por los detalles y por la perfecta reproducción de la situación de carrera: entre sus clásicos, varios accidentes de Gilles Villeneuve, los "pit-stops", incluyendo aquellos que terminaron mal, como Mansell en Portugal en 1991 y Verstappen en Hockenheim en 1994. Gasparini es un verdadero especialista para reproducir la operación de un recambio de cubiertas: le pidió a un artesano que realizara una serie de personajes que reproducen a los mecánicos de los boxes en varias posiciones (o mientras corren para escapar de un incendio).

La escena de un recambio de cubiertas requiere nada menos que 16 hombres, 12 para la sustitución de los neumáticos (tres por rueda), dos que levantan el auto, el hombre que tiene el cartel con las palabras "brake" y "1st gear" y que hace detener el auto en la posición correcta y, por último, el coordinador.

EN EL FUTURO, TAMBIEN MAQUETAS HISTORICAS

Actualmente Gasparini está evaluando la posibilidad de extender su obra a las grandes carreras en ruta, como Mil Millas, Panamericana, Le Mans: los temas, sobre todo los del Cavallino, no faltarán. Entre tanto, hay alguna variación:

"Aquaplaning" para la Ferrari de Gerhard Berger, mientras llega Jean Alesi.

como la escena en dos fases de Schumacher, ganador en el GP de Japón, aplaudido por los mecánicos mientras pasa delante de los boxes durante la última vuelta, y un flash sobre el podio. Hoy, son muchos los que solicitan las maquetas de Gasparini: organizadores de ferias y salones, agencias de publicidad y aficionados. Pero la comercialización de esas maquetas nació casi casualmente, cuando la secretaria de Cesare Fiorio, al pasar por una feria en Milán, vio algunas de las mejores obras del artista.

UN HOBBY QUE SE TRANSFORMO EN TRABAJO

Se las describió al ex director deportivo de Lancia y Ferrari, y pocos días después un llamado telefónico le llegó a Gasparini: era Fiorio, personalmente, que le pedía prestadas sus más lindas realizaciones para los días del GP de Porto Cervo reservado a las Fórmula 1 del pasado. Desde aquel día, Gasparini decidió seguir, cada vez con mayor convicción, con su hobby-trabajo.

COMO LOS REALIZA

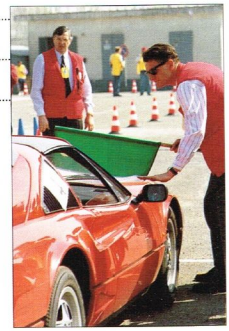
El trabajo de Giuliano Gasparini comienza con la elección de los modelos comerciales de las monoplazas que estarán en la maqueta. A eso se suma la elección de los materiales necesarios: pasto, tierra y arbustos pueden ayudar, pero la arena de una playa de Cerdeña parece ser insuperable para reproducir la tierra de los bordes del circuito de Estoril. Humo y llamas, en cambio, se reproducen pulverizando pintura sobre pedazos de algodón previamente moldeados, y la estela de agua levantada por un auto a velocidad bajo la lluvia se consigue aplicando pintura transparente al algodón, mientras que cubiertas, detritos y chapas que vuelan después de un accidente se obtienen mechando el algodón con un alambre muy sutil, que sostendrá las piezas que no se apoyan en el piso enganchado a las tribunas o a las redes de protección.

El famoso "contacto" entre Alain Prost y Ayrton Senna.

LOS CLUBES

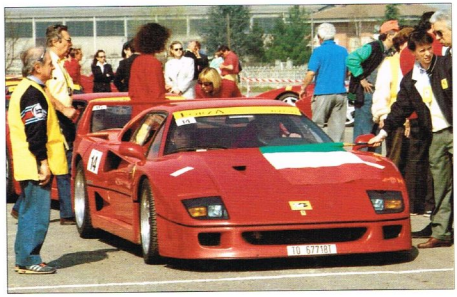
Ferrari Club Torino

Es uno de los más activos de Italia: organiza ocho reuniones por año, desde Piamonte hasta Liguria y el Valle d'Aosta.



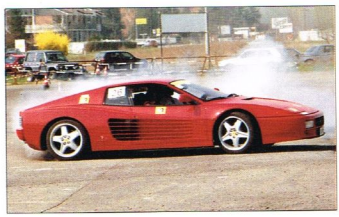
Las reuniones del Ferrari Club Torino se destacan por su carácter deportivo, como se deduce de estas fotos.

Con casi setenta socios, todos rigurosamente propietarios de por lo menos una Ferrari, y un programa muy rico en citas, al punto que se pueden contar ocho reuniones anuales que incluyen pruebas de habilidad y regularidad, el Ferrari Club Torino supo crear alrededor de la marca del Cavallino un gran interés y estimuló una actividad social capaz de extenderse del Piamonte a las provincias cercanas, como el Valle d'Aosta y Liguria.



EL CLUB NACIO EN ENERO DE 1994

Nacida en enero de 1994 de las cenizas del disuelto Ferrari Club Piamonte, la institución de Torino tomó vida gracias a los esfuerzos incansables de unos 20 apasionados, entre los cuales estaba el actual presidente Luciano Terzolo, capaz de nuclear a su alrededor y en torno del club a otros muchos propietarios de autos Ferrari. El presidente honorario del club es Sergio Pininfarina, turinés y ferrarista de calidad. De las cuatro reuniones de 1994 se pasó a las siete de 1995 y a las ocho de 1996, que le dan vida al campeonato social. Algunas de las manifestaciones de mayor relieve de la temporada, como el Triangle de Amitié, integran el Criterium Ferrari Club Italia, con intercambio de visitas entre los ferraristas de Torino y los de otros lugares. Pero no debe pasar a segundo plano el compromiso social de los miembros del club, que además de organizar jornadas para ayudar a los enfermos de distrofia, con paseos en Ferrari y colectas de fondos para la AIRC, se ocupan también de quienes tuvieron menos suerte en la vida.



LOS SETENTA SOCIOS POSEEN CIENTO CINCUENTA AUTOS

Son casi 150 las Ferrari de los socios del club de Torino, y representan casi toda la producción de la Casa de Maranello: hay dos 250 Tour de France, algunas 512 BB, varios ejemplares de 330 GTC y 365 GTC, algunas Daytona y, naturalmente, muchos modelos más recientes.

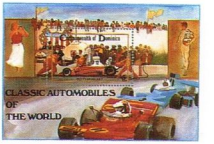
COMO INSCRIBIRSE

Para ser socio del Ferrari Club Torino es necesario ser propietario de una Ferrari y ser presentado por un miembro del club. La cuota de inscripción es de 600 dólares, una de las más caras de Italia. La sede del club se encuentra en la Concesionaria Ferrari Forza, en la calle Piercarlo Boggio 56, Torino. El número de teléfono es: 0039-011-336803, fax 0039-011-389079.

AUTOMOBILIA

Estampillas extranjeras

De Hungría a Granada, pasando por Madagascar, éstas son todas las emisiones dedicadas, fuera de Italia, al Cavallino.



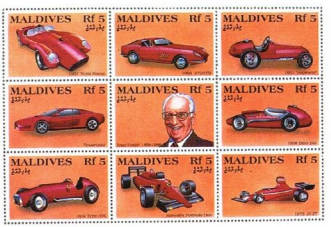
A la derecha, desde arriba, las estampillas de República Dominicana, Maldivas y Saint Vincent.

Las estampillas dedicadas a los automóviles Ferrari fuera de Italia se emiten con fines más bien especulativos, pero tienen la ventaja de reproducir casi fotográficamente los autos de Maranello, tanto los de serie como los de competición.

PARAGUAY ELIGIO A LAUDA, SANTA LUCIA, LA DINO 246 GTS

A Madagascar se debe una serie de ocho Fórmula 1 (emitida en 1992), entre ellas, una Ferrari 312 de 1968. Paraguay le dedicó una estampilla a Niki Lauda y a Enzo Ferrari, en ocasión de su 80° cumpleaños, que retrata a los dos personajes y la 312 T2 con la que Lauda ganó su segundo título mundial. También Hungría tiene su estampilla, fechada en 1986, reservada a la Ferrari. La isla tropical de Saint Vincent parece estar aficionada a los autos modeneses: encontramos la Daytona, la 275 GTB y la 156 de F1, llevada al título mundial por Phil Hill en 1961, reproducidas sobre tres grandes estampillas en las que aparecen con un dibujo en colores y con sus vistas traseras y de perfil. Santa Lucía eligió a la Dino 246 GTS. La 312 T de 1975, que le permitió a Lauda coronarse campeón del mundo de Fórmula 1, le interesó a la República Dominicana, Granada y las Maldivas, que también emitieron un sello dedicado a la Testarossa 1985. El archipiélago al sur de la India fue autor también de dos lindísimos folletos: uno dedicado a la F1 89 y que reproduce también el trazado del circuito de Río de Janeiro, y otro que incluye ocho automóviles y el rostro de Enzo Ferrari. La fidelidad de reproducción en los dibujos es sólo aproximada, aunque se pueden reconocer una 250 Testa Rossa, una 275 GTB, una Dino 246 y una 375 F1, la 312 T y la F1 90 de Nigel Mansell.

Arriba, dos estampillas de Granada. Abajo, emisiones de las Maldivas.



DONDE COMPRARLAS

Las estampillas ilustradas en esta página pueden comprarse o encargarse en los mejores negocios de las grandes ciudades. Milano: Moneghini, via S. Maria Segreta 7-9, tel. 02-874389; Bolaffi, via Montenapoleone 19, tel. 02-799894. Torino: Giorgio Colla, via Lamarmora 33, tel. 011-501956; Bolaffi, via Cavour 17 B, tel. 011-5625556. Bologna: Filatelia Riva Reno, via Galliera 23, tel. 051- 237480. Roma: Bolaffi, via Condotti 56, tel. 06-6796557.

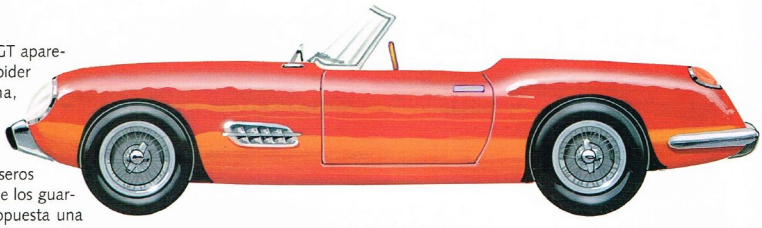
Estampillas de Saint Vincent, arriba, y Santa Lucía, abajo.

TAL VEZ FUERON EMITIDAS EN OTROS PAISES

No se puede excluir que otros países hayan dedicado algún sello a las Rojas de Maranello, pero un censo completo es, hoy por hoy, prácticamente imposible.

1955 250 GT SPIDER PININ FARINA: MITO AMERICANO

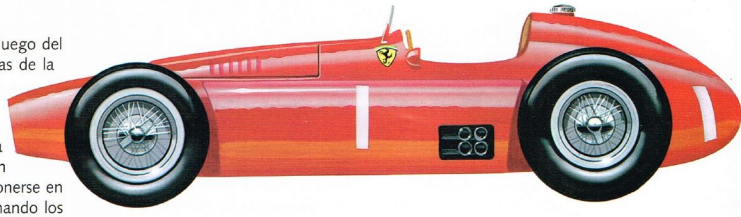
Sobre el chasis de la 250 GT aparece la primera carrocería spider diseñada por Pinin Farina, caracterizada por una total limpieza de líneas, pequeños faros carenados y elegantes grupos ópticos traseros en las aristas de las colas de los guardabarros. En 1957 fue propuesta una versión de competición con uno o dos lugares y apoyacabeza cuya línea empalmaba con la cola. Tenía también una toma de aire sobre el capot, de dimensiones más amplias.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 73 x 58,8 mm, 2953,21 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 8,5:1
Distribución:	árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DC2
Potencia:	210 CV a 6800 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis monobloque de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de cinco marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1050 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

1955 D50: LA LANCIA-FERRARI

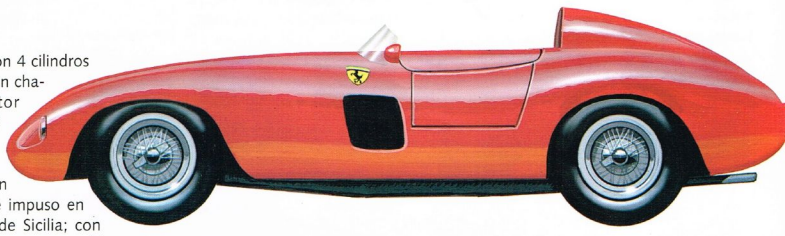
Es la F1 heredada de Lancia luego del cierre de la sección de carreras de la Casa de Turín por la muerte de Alberto Ascari. Se caracterizaba por los tanques laterales, externos o incluidos en la carrocería. Impulsada por un V8, le permitió a Fangio imponerse en el Mundial de Pilotos F1, ganando los GP de Argentina, Inglaterra y Alemania. La D50 se impuso también en Bélgica y Francia con Collins. En 1956 el tanque principal fue ubicado en la cola y los laterales quedaron de reserva.



Motor:	8 cilindros en V a 90°, delantero, 73,6 x 73,1 mm, 2488 cm³, monoblock en aleación liviana, cuerpo de cilindros de fundición, compresión 11,9:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores doble cuerpo Weber 40 PII
Potencia:	250 CV a 8100 rpm (265 CV en 1956)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. indep., tras. con puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de cinco marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	620 kilos (645 en 1956)
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1955 850 MONZA: LA ULTIMA SPORT CON 4 CILINDROS

El último auto sport con 4 cilindros fue una 750 Monza con chasis, carrocería y motor modificados. En 1955 participó sólo en el Tourist Trophy; mientras que en 1956, en versión potenciada, se impuso en Sebring y en el Giro de Sicilia; con Trintignant ganó algunas carreras africanas. En las Mil Millas fue segunda con Collins-Klemantasky y contribuyó, junto a la 290 MM, al éxito en el Campeonato Mundial Sport.



Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, 102 x 105 mm, 3431,93 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 8,5:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 58 DCOA/3
Potencia:	280 CV a 6000 rpm (310 CV en 1956)
Cuerpo vehículo:	chasis monobloque de caños de acero
Suspensiones:	del. indep., tras. con puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	860 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

René Arnoux (N° 28) en lucha con Andrea De Cesaris.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

250 Testa Rossa,
la sport invencible

308 GTB-GTS,
deportiva años setenta

La fábrica,
donde nacen las butacas de la F50

Boutique Ferrari,
la marroquinería